

# Трансэнергомонтaж: традиции, технологии, качество

М.П. БУЛГАКОВ

*Трест «Трансэнергомонтaж» создан в подчинении МПС по распоряжению Совета Министров СССР в 1952 г.*

*В его составе организованы энергомонтaжные поезда в Киеве, Санкт-Петербурге, Одессе, Самаре, Ростове-на-Дону, Волгограде и Ташкенте, а также приданы тресту СМП-300 и СМП-303 Московской и Южной железных дорог. Годом позже создан ЭП-8 в Москве.*

**В** период создания треста на железных дорогах отсутствовали службы электрификации и энергетического хозяйства. На большинстве станций и разъездах, даже на таких магистралях как Транссибирская, не было электричества. Освещение в ночное время семафоров, стрелочных указателей, пассажирских зданий и перронов на время посадки пассажиров, стрелочных постов и будок, охраняемых железнодорожных переездов осуществлялось керосиновыми лампами. Такими же керосиновыми лампами — сигнальными фонарями пользовались дежурные станций, стрелочники, путейцы, маневровые и кондукторы хвостовых тормозных вагонов поездов. Отсутствовало электричество, а следовательно, и радио, в жилых домах на станциях, путейских казармах на перегонах. Без электроэнергии было около 4 тыс. станций, не считая станочных пунктов и казарм на перегонах.

Жизнь требовала улучшения условий труда и быта железнодорожников, а бурный рост промышленности диктовал, в свою очередь, резкое увеличение объемов перевозок. Совместить эти два фактора могла только сплошная электрификация железных дорог.

В 1954 г. трест был передан из МПС в Минтрансстрой. Выполнявшиеся его строительными и монтажными организациями объемы электрификации железных дорог постоянно наращивались. Трансэнергомонтaж осуществлял сооружение воздушных и кабельных линий электропередач, а трест «Трансэлектромонтaж» — монтаж контактной сети и тяговых подстанций.

Трансэнергомонтaж усилили девятью вновь созданными энергомонтaжными поездами, УПТК и заводом по изготовлению металлоконструкций



**МИХАИЛ ПЕТРОВИЧ  
БУЛГАКОВ**

Родился в 1930 г. в деревне Родионовка Кемеровской области.  
Окончил в 1952 г. ТЭМИИТ. Работал старшим инженером техотдела службы электрификации Томской железной дороги, главным инженером, начальником ЭП-761 и ЭП-751 (1959–1975 гг.), главным инженером треста «Трансэнергомонтaж» (1975–1998 гг.).  
Заслуженный энергетик РФ. Почетный транспортный строитель. Награжден двумя орденами СССР.



БАМ.  
ЛЭП-35 кВ

и оборудования. Его подразделения работали в труднейших условиях. Так, в 1961-1962 гг. Энергомонтажному поезду № 761 было поручено осуществить электроснабжение и наружное освещение новых станций железнодорожной линии Тайшет – Лена. Адскими были не только условия труда, но и отдыха. От укусов мошки и мокрецов лица людей, разъеденные гнусом, распухали до неузнаваемости, требовалась частая регулярная замена работавших.

Евгений Александрович  
Демидов.  
Начальник, управляющий  
трестом  
«Трансэнергомонтаж»  
в 1960–1972 гг.

С 1961 г. начали заполнять Братское водохранилище. Были затоплены места размножения гнуса, почти исчезли мошки и мокрецы, наступил «рай», можно было видеть творения природы и человека – величественные ангарские сосны и лиственницы.

Для осуществления перехода железных дорог на автоблокировку и электрическую централизацию Трансэнергомонтажу предстояло обеспечить все устройства надежным, бесперебойным электроснабжением. Кроме того, требовалось строительство вдоль железных дорог двух ЛЭП-10 кВ (продольного электроснабжения и ВСЛ – автоблокировки), низковольтных ЛЭП и сетей освещения, трансформаторных подстанций.

В канун 50-летия Октябрьской Революции трест работал под девизом «Лампочку Ильича – в каждый дом железнодорожника». Необходимо было к 7 ноября 1967 г. протянуть провода к производственным и жилым зданиям, осуществить освещение станций и жилых поселков и других объектов. Только освещение 3000 станций и путейских казарм требовало установки 1,5 млн опор, подвески 80000 км проводов высоковольтных ЛЭП, монтажа более 7000 трансформаторных подстанций, прокладки сотен тысяч километров кабелей.

Нужны были кадры с ежегодным пополнением электромонтерами – линейщиками, по одной тысяче человек, и инженерами, техниками-электрика-



ми (энергетиками) — по 60 человек. Набор учащихся и их теоретическое обучение были возложены на технические училища, техникумы и институты железнодорожного транспорта. Обеспечение условий и проведение производственной практики, организация повышения квалификации работавших были в интересах треста, их выполнение не представляло бы особых затруднений при отсутствии текучести кадров. При этом надо было учитывать, что она доходила до 100 % в год.

Неустроенность быта, отсутствие капитального жилья. Эта проблема мучила трест на протяжении более 15 лет. Сам он был лишен возможности строить капитальное жилье, расширять производственную базу, ибо все его плановые и сверхплановые прибыли изымались в госбюджет, а выделяемые заказчиками средства на сооружение временных зданий и объектов не разрешалось использовать на капитальное строительство. Только после решения правительства о возможности использования средств, предусмотренных сметами на временные постройки, появился стимул строить постоянные производственные здания и жилье. И уже с 1965 г. наши предприятия оставляли в собственном распоряжении до 30 % сверхплановой прибыли и направляли ее на капитальное строительство жилья. На выделенные средства энергомонтажные поезда построили собственные жилые дома на постоянной базе, дома отдыха в Сочи и под Ташкентом.

Трест начал повсеместно внедрять вахтовый метод работы. Теперь работники энергомонтажных поездов использовали вагончики на трассе как место, где можно было при необходимости согреться, высушить одежду и положить инструменты. Оживился интерес к жизни, мужчины стали больше зарабатывать и меньше пить, а их семьи понемногу копить деньги на нужные в быту вещи.

Для улучшения условий подготовки кадров Минтрансстроем создавались новые базовые технические училища, ГПТУ и техникумы. За ними были закреплены строительные тресты, отвечавшие за бытовые и другие условия, программу обучения. Трансэнергомонтаж за счет собственных средств построил для ГПТУ г. Унеча общежитие, спортзал, стадион, учебно-производственные помещения, контролировал программу обучения, осуществлял проверку знаний и аттестацию при окончании учебы. Для ГПТУ г. Агрыз были выделены средства на жилищное строительство для преподавателей. Училищам в Гомеле, Бендерах, Николаеве оказывалась помощь оборудованием. С Новосибирским техникумом транспортного строительства поддерживались деловые отношения, утверждалась программа обучения, рецензировались дипломные работы.

Научно-техническое управление Минтрансстроя, созданные проектные, научно-исследовательские и научно-технологические институты, а также ПКБ и экспериментальные заводы Главстроймеханизации оказали неоценимую помощь в разработке, изготовлении и доведении до совершенства целого комплекса машин по строительству воздушных линий электропередачи. К 1965 г. парк машин и механизмов треста увеличился более чем в 5 раз.



Нариман Васильевич Бельков.  
Главный инженер,  
управляющий трестом,  
генеральный директор  
«Трансэнергомонтаж»  
в 1972–1998 гг.

Кабельная лебедка  
с автоматически  
регулируемой скоростью  
и натяжением кабеля.





Прожекторная мачта «Сименс» с подъемноопускной корзиной. На проспекте Мира в Москве. 2000 г.

Осветительная остнастка автодороги к аэропорту «Внуково». Москва, 2000 г.



Впервые в мировой практике был внедрен метод, позволявший раскатывать провода с барабанов с одновременным подъемом их на опору и вытяжкой (без участия человека). При этом использовалась новая машина РМТС. Новшество обеспечило людям большую безопасность, а также заметно сократило сроки работ. Скорость раскатки проводов с подъемом на опору достигла 6 км/час вместо 1 км за смену.

Одновременно с РМТС на объекты пришел целый механизированный комплекс: машина с бесстроповым захватом для установки железобетонных центрифугированных опор автоблокировки, бурильно-крановая машина для разработки тяжелых грунтов и опоров. Применение деталей горячей штамповки (вместо электросварных) удешевило работы и принесло экономию до 1500 т металла в год. Специалистами Трансэнергомонтажа внесены существенные изменения в конструкции и технологию строительства ЛЭП-35 и ЛЭП-10 на БАМе. Был предложен и внедрен вариант установки опор контактной сети в тело насыпи с подвеской на них

с полевой стороны ЛЭП-35 кв, а ЛЭП-10 кв — над полотном железной дороги. В случае ее электрификации достаточно было дополнительно установить в пролетах по одной паре опор контактной сети, а вместо проводов ЛЭП-10 кв подвесить контактную сеть. Идея принесла сотни миллионов рублей экономии. Внедрено было еще одно интересное решение — по заземлению опор. Взамен прокладки в земле стальной полосы вдоль всей железнодорожной магистрали сначала подвешивали стальной трос «группового заземления» по опорам контактных сетей. В дальнейшем заземление металлоконструкций опор осуществляли прямо на железнодорожный рельс.

Постоянно в поле зрения треста находились вопросы расширения и совершенствования собственной производственной базы. С этой целью были реконструированы и построены новые производственные помещения почти во всех энергомонтажных поездках. Пущены новые цеха на Батайском энергомеханическом заводе (БЭМЗе).

Увеличение объемов по строительству ВСЛ автоблокировки потребовало монтажа тысяч силовых точек питания сигналов, разъединителей, трансформаторов, разрядников, предохранителей и заземлений. На БЭМЗе начался выпуск металлических конструкций (рамы КТП), а затем и комплектных КПТО. С появлением в нашем парке грузоподъемных машин стало реальным блочное строительство, возведение комплектных трансформаторных подстанций большой мощности. Печорстрой и другие тресты совместно с Трансэнергомонтажем освоили серийное производство блочных трансформаторных подстанций.

Бурный рост строительства котельных на железнодорожных магистралях Казахстана, Тюменской области и БАМа потребовал от треста созда-

ния участка по изготовлению нестандартного оборудования и монтажа блоков котлов. Переход на блочный метод сборки резко сократил сроки монтажа и численность командированных на объекты специалистов, повысил качество работ.

**За всю свою историю Трансэнергомонтаж участвовал в электрификации:**

Х более 40 тыс. км железнодорожных магистралей (Москва – Байкал, Ленинград – Ленинанкан, Москва – Киев – Львов – Чоп, Абакан – Тайшет – Коршуниха, Абакан – Новокузнецк, Новосибирск – Барнаул, Новосибирск – Новокузнецк);

Х около 30 тыс. км новых линий (Абакан – Тайшет, Агинск – Абалаково, Асино – Белый Яр, Архангельск – Карпагоры, Омск – Барнаул, Тюмень – Сургут – Нижневартовск, Сургут – Уренгой, Кустанай – Урицкое, Астрахань – Гурьев, Магат – Бейнеу – Кунград, Термез – Яван, Байкало-Амурская магистраль);

25 тыс. км вторых путей, подъездных путей к Красноярской, Усть-Илимской и Саяно-Шушенской ГЭС, угольным разрезам, рудникам и другим промышленным комплексам;

более 50 тыс. км автодорог (Москва – Симферополь, Москва – Минск – Брест, Москва – Киев, Москва – Рига, Москва – Волгоград, Куйбышев – Уфа – Челябинск);

аэропортов «Шереметьево», «Домодедово», «Рошино», Одесса, Горький, Ростов, Самарканд, Адлер;

морских и речных портов Ванино, Усть-Кут, Ильичевск, Клайпеда, Тобольск, Красноярск;

паромных переправ Ильичевск – Варна, Клайпеда – Мукран, Баку – Красноводск, Ванино – Холмск;

железнодорожных вокзалов во всех столицах союзных республик, крупных городах, железнодорожных узлах и станциях.

Руководителями треста за все годы были Павел Васильевич Евсеев (1952 – 1960 гг.), Евгений Алексеевич Демидов (1960 – 1972 гг.), Антон Александрович Матвеев (1972 – 1975 гг.), Нариман Васильевич Бельков (1975 – 1998 гг.), Борис Наумович Степаницкий (1998 – 1999 гг.) и Игорь Викторович Бессарабов (с 1999 г. – по настоящее время).

В становлении треста и его успехах особо следует отметить заслуги руководителей предприятия и его подразделений: Н.В. Белькова, И.В. Бес-



Осветительные мачты на третьем транспортном кольце. Москва, 2002 г.

Осветительные мачты в столичном аэропорту «Шереметьево -I». 2003 г.



Руководители предприятия  
и энергомонтажных поездов  
на праздновании  
50-летия треста  
«Трансэнергомонтаж».

Слева направо:  
М.П. Булгаков, В.В. Шишов  
(ЭП-760), зам. ген. директора  
ОАО «Трансэнергомонтаж»  
Н.А. Ракунов, Н.В. Ширяев  
(ЭП-764), Ю.А. Леончев  
(ЭП-752), ген. директор  
ОАО «Трансэнергомонтаж»  
И.В. Бессарабов,  
А.Н. Медведев (ЭП-756),  
И.В. Панчишин (ЭП-759),  
В.И. Ткачев (ЭП-753),  
зам. ген. директора  
ОАО «Трансэнергомонтаж»  
Б.Н. Степаницкий,  
В.Н. Сенькин (ЭП-765),  
И.В. Елеонович (ЭП-761),  
зам. ген. директора  
ОАО «Трансэнергомонтаж»  
А.А. Кнященко.  
2002 г.

сарабова, Б.Н. Степаницкого, Б.А. Валентирова, И.И. Гойхмана, Р.С. Осипова, И.В. Панчишина.

При распаде СССР из состава треста вышло 5 энергомонтажных поездов (3 остались на Украине, один – в Казахстане и один – в Узбекистане), присоединился Васильевский завод железобетонных конструкций (Ростовская область).

В 1992 г. Трансэнергомонтаж преобразован в одноименное акционерное общество с сохранением в своем составе на правах структурных подразделений 10-ти энергомонтажных поездов и 2-х заводов. Трест совместно с другими организациями выступил учредителем ОАО Корпорация «Трансстрой» с целью спасения отрасли транспортного строительства со всем ее научно-техническим и производственным потенциалом.

Отказ МПС от услуг Трансэнергомонтажа носил временный характер, объективно не зависел от действительных потребностей железнодорожников, его подразделения сохранили традиционные связи, продолжая принимать предложения от старых партнеров. Одновременно начался поиск заказов в любых ведомствах. Брали на себя проектирование, обеспечение оборудованием, конструкциями и материалами, проведение пусконаладочных работ, а в отдельных случаях и временную эксплуатацию. Были заключены договора с турецкой компанией «Тексер» и немецко-турецкой фирмой «Арж Филипп Хольцман – Тексер» на комплексное обеспечение внешнего электроснабжения и наружного освещения городков для военнослужащих в Ростовской области и Подмосковье.

Выполнены работы по реконструкции освещения парков, площадей и улиц Москвы, МКАД, 3-го транспортного кольца и автострад к аэропортам. На МКАД нами впервые применены новые, с повышенной светоотдачей светильники, которые потребляют энергии в 4 раза меньше использовавшихся ранее. При освещении дороги внедрены новые технологии напайки наконечников кабелей.



Трансэнергомонтаж разработал и освоил выпуск железобетонных опор освещения на Васильевском заводе, металлических опор и кронштейнов освещения на Батальском заводе.

Коллектив треста уверен, что его опыт в проведении электрификации и энергоснабжения будет востребован как в транспортном, так и промышленном строительстве. Его стратегическим партнером всегда была и останется Корпорация «Трансстрой».